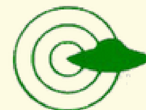
Skandinavisk UFO Information

Danmarks UFO Forening



UFO-Mail nr. 196 12. maj 2015

Roswell-alien går igen! Del 2

Hvordan gik det så med verdenssensationen, som skulle afsløres den 5. maj 2015 i National Auditorium i Mexico City? Kunne arrangørerne fremvise beviser for, at de to såkaldte Roswell-dias viser en alien fra 1947? Og hvordan oplevede tilskuerne forestillingen?

Af Kim Møller Hansen



Begivenheden den 5. maj var iscenesat af den mexicanske tv-vært og ufofantast Jaime Maussan og blev streamet live på nettet. Da undertegnede er for nærig til at betale 20 dollar for at se noget, som helt åbenlyst signalerer svindel, hurtige penge og en amatøragtig tilgang til ufomyten, har jeg måttet ty til at læse blogindlæg fra folk, som har overværet begivenheden. Efter reaktionerne at dømme har jeg sparet håndørerne uden at gå glip af noget. Video-seancen på nettet var efter sigende elendig, blev adskillige gange afbrudt af fejlmeddelelser og var samlet set en stor skuffelse. Selv hardcore rumskibstilhængere og Roswell-troende har svært ved at skjule deres skuffelse over „bevismaterialet". Folk var blevet lovet at se de to dias og beviser for, at de viser ægte aliens fra Roswell-nedstyrtningen i juli 1947, men kun motivet på det ene dias blev fremvist, og det, man så kunne se, ligner mest af alt en lille mumie fotograferet på et museum.

Tilskuerne i National Auditorium i Mexico City måtte ikke medbringe fotoudstyr, hvilket dog ikke har forhindret, at der alligevel er sluppet billeder ud af det, som blev vist i salen. Billederne har cirkuleret lystigt på nettet, og det er lykkedes mange bloggere at finde andre lignende eller næsten identiske fotos, som med sikkerhed er taget af udstillingsgenstande på diverse museer.



Egyptisk mumie fundet ved Thebes i 1856 og udstillet på The National Museum of Natural History, en del af The Smithsonian Institution i USA. Dette foto er fremskaffet af Isaac Koi. I 2012 skrev antropologen David Hunt en artikelom den videnskabelige analyse af den lille mumie.

(Foto: The Wistar Institute)

Det ene af de to verdensberømte „Roswell-dias". Billedet er taget på et museum og viser højst sandsynligt en egyptisk mumie af barn.

***„Det første, jeg tænkte på, da jeg så dette Kodachrome-dias, var en mumie af et barn, der ligger i en slags udstillingsmontre. Jeg har vist billedet til flere egyptologer. De siger det samme."* - Michael Heiser, ekspert i Mellemøst- og bibelstudier.**

Mange har analyseret gengivelser af det offentliggjorte Roswell-dias, og opmærksomheden har især været rettet mod det hvide rektangel i billedets nederste højre hjørne. Det kunne godt være et skilt, som normalt beskriver genstande på et museum. Jaime Maussan, Richard Dolan, Adam Dew, Don Schmitt og Tom Carey har hele tiden fastholdt, at skriften på skiltet er ulæselig, mens andre ved simpel billedbehandling er nået frem til, at skiltet er håndskrevet, og at første linje fortæller: „Mumie af en to år gammel dreng".



Thebes-mumien nederst sammenlignet med det ene „Roswell-dias" øverst.



Overskriften på museumsskiltet ved den sensationelle Roswell-alien er nem at tyde. De øvrige linjer er der mere tvivl om: „MUMMIFIED BODY OF TWO YEAR OLD BOY. At the time of burial the body was clothed in a xxx-xxx cotton shirt. Burial wrappings consisted of these small cotton blankets. Loaned by the MR. Xxxxxx, San Francisco, California."

1910 - Blandt kometer og luftskibe

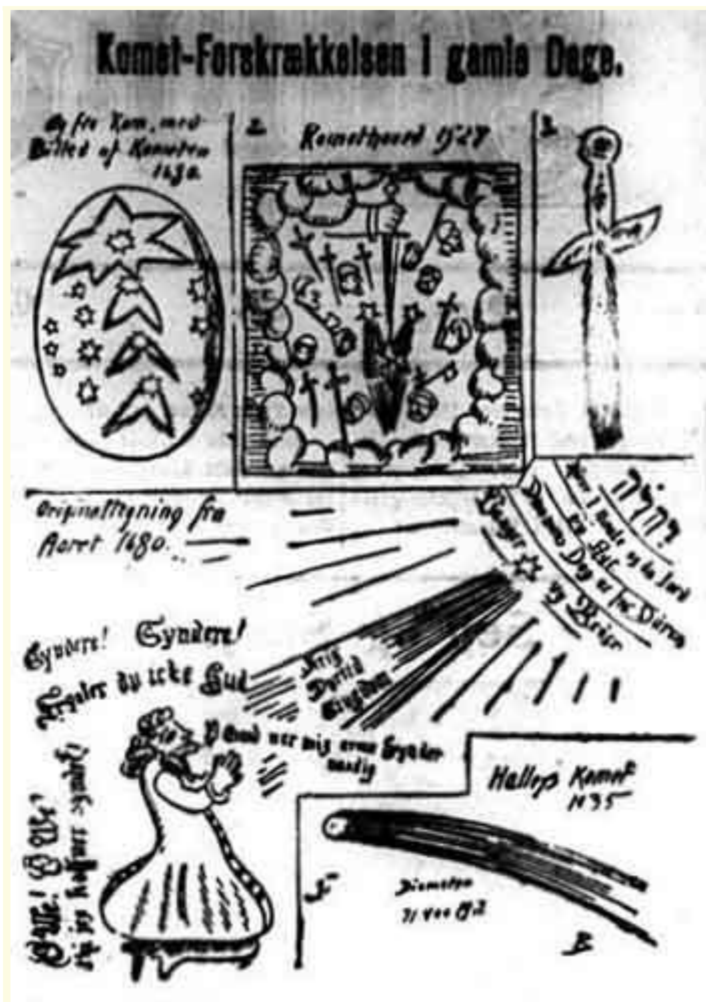
„Flere meddelere fortæller os, at der i aftes på den østlige himmel blev observeret et ganske interessant fænomen. Hvad det egentlig var, vil sikkert ikke blive opklaret, men det lignede et stort luftskib med flere lanterner, alle stærkt lysende, og med en mand i kurven. Fænomenet viste sig først mellem kl. 7 og 8 og mellem kl. 11 og 12, og da der paa de tidspunkter ikke var stjerner synlige på himlen, vil forklaringen paa ‚fænomenet' sikkert frembyde overraskelser."

Af Thomas Brisson Jørgensen

1910 var på mange måder et bemærkelsesværdigt år, hvor flere interessante, historiske begivenheder fandt sted. Det var det år, hvor Halleys Komet (officielt kaldet *1P/Halley*) kom forholdsvis tæt på Jorden og førte et større spektakel med sig.

Der har i det hele taget altid været meget overtro og angst tilknyttet observationer af kometer, der i gamle dage fik tilnavnet „tugtens ris", fordi man mente, de var et advarselstegn fra Gud. Halleys Komet, der viser sig i en kort periode hvert 75-76. år og er synlig med det blotte øje, har dog altid nydt en ganske særlig status blandt disse, og det, at man i 1910 både kunne se og nu også fotografere den, var en stor ting i sig selv.

Men ikke nok med det, så stod Jorden også i maj måned samme år til at passere igennem kometens hale. Og lige netop den begivenhed var ventet med en vis ængstelse over hele kloden, fordi man kort forinden havde opdaget, at halen indeholdt blåsyre (cyanidgas) – omend i meget beskedne mængder. At dette alligevel kunne lede til større panik, skyldes næsten udelukkende populærastronomen Camille Flammarion, der som enlig stemme blandt datidens eksperter udtalte, at passagen kunne resultere i en forgiftning af Jordens befolkning.



Vittighedstegning om Halleys Komet, fra Aftenbladet, 26. januar 1910. Gengivelse i en avistegners streg, fra en udstilling på Det Kongelige Bibliotek.

Camille Flammarion trak senere sine udtalelser tilbage, men da var der allerede skabt grobund for massehysteri i flere lande. I Italien var hamstringen af oxygen for eksempel så omfattende, at der til sidst ikke var en eneste ilttank at opdrive i hele Rom. I Frankrig var situationen flere steder den samme, mens Madrid og London var præget af en endnu mere absurd feststemning. I Tyskland var der store sammenslutninger af folk, der i maj måned ventede på kometen, mens der blev solgt alt fra drinks og paraplyer til hatte med komet-tema. Danmark oplevede til gengæld slet ikke det samme omfang af panik over Halleys Komet, der i aviserne fik tilnavnet „Halløj-Kometen".

1910 var også et af de helt store år inden for aviationen, hvor Danmark stillede jord og luftrum til rådighed for en række stævner og overflyvninger, begyndende med den berømte flyveuge på Kløvermarken, der fandt sted fra julen 1909 hen over årsskiftet. Her gennemførte aviatikeren Robert Svendsen den 3. januar som den første dansker nogensinde en flyvning i flyvemaskine „over terræn" (en rekord der ofte fejlagtigt tilskrives Alfred Nervø, der til gengæld var den første til at flyve over indre København).

Svendsen bliver tilmed også den første dansker til at flyve over åbent vand i flyvemaskine, da han foretager en tur fra Kløvermarken til Limhamn nær Malmø den 17. juli.

Herudover kunne man i 1910 næsten dagligt læse artikler om den ene eller anden opfinder og hans nye flyvende maskine. Næsten lige så ofte var der dog også artikler om de (dum)dristige piloter, der forulykkede i selvsamme fartøj. Selv gode gamle Andrée stadig spøgte i kulisserne, og aviserne bragte op til flere artikler om, at nu mente man endelig at have fundet vraget af hans berømte ballon.

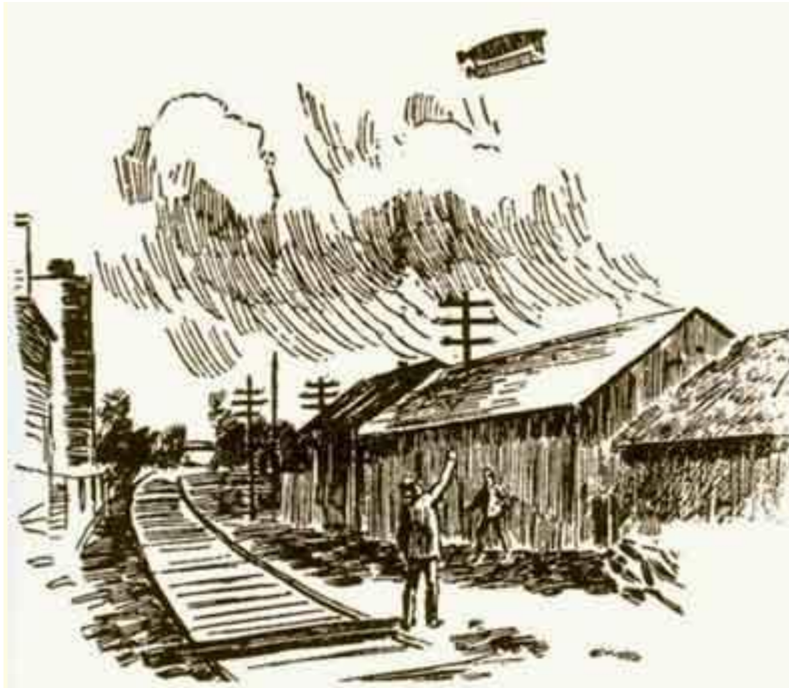
1910 var kort sagt en smeltedigel for alskens flyvende skidt og ragelse, hvilket betød, at rigtig mange havde blikket rettet mod himlen i håb om at se noget fantastisk flyve rundt. Det bør derfor heller ikke komme som en overraskelse, at der også dengang blev set en lang række flyvende objekter, der reelt set ikke burde have været der, og som vi i dag kan klassificere som (historiske) ufoer.

Jeg vil i denne artikel præsentere og analysere en lille håndfuld observationer af denne slags, involverende „mystiske luftskibe", der fandt sted i Danmark i januar 1910. Men først lidt mere baggrundsviden om denne type observationer.

Ufoer fra en svunden tid

Når ufologer skal komme med eksempler på mystiske, flyvende fartøjer fra tiden før Kenneth Arnolds observation i 1947, er det ofte den amerikanske luftskibsbølge af 1896-97, der bliver bragt op. Fra november 1896 til april 1897 fremkom der fra flere forskellige stater en regulær sværm af historier om fantastiske, flyvende fartøjer – nogen gange inklusive piloter – som foretog mange af de samme handlinger, der går igen i „moderne" ufoberetninger. For lige at uddybe brugen af ordet „bølge", så er der ikke som sådan tale om et konkret, videnskabeligt begreb, som alle er enige om, selv om flere ufologer gennem tiden har forsøgt at nærme sig et sådant. Begrebet bruges lidt forskelligt fra person til person, og min egen definition, i det mindste i forbindelse med denne artikel, er: *en gruppe relaterede observationer, der enten bevidst eller ubevidst bygger videre på forudgående observationer af (hvad lader til at være) samme slags objekter over en nogenlunde definérbar periode.* Folkloristen Thomas Bullard har i den forbindelse lavet et meget praktisk system for inddeling af ufobølger, der gør det muligt at sortere efter fx udbredelse og tid. Han opstiller i den forbindelse et slags spektrum, der i den ene ende indeholder de tidsmæssigt kortvarige bølger, forekommende på et relativt begrænset område, og i den anden ende de langvarige og mere geografisk udbredte bølger. De observationer, jeg vil præsentere senere i artiklen, er i sig selv kun en lokal „mini-bølge" (på ufosprog et „flap") af meget kort varighed. Men ser man dem i et større perspektiv, kan de fortolkes som del af en større og mere omfattende „trend". Langt de fleste af de sager, vi i dag kender fra luftskibsbølgen af 1896-97, blev trykt i datidens aviser, men kom faktisk først frem i lyset i 1960erne, da ufologer som Lucius Farish og Jerome Clark begyndte at grave i arkiverne efter tidlige ufoberetninger. Siden hen er flere af de mere fantastiske historier fra perioden blevet gransket yderligere, og man har lært, at selv om der stadig er uopklarede elementer, så var der op til flere åbenlyse svindelnumre involveret. Men selv om der var mange skeptiske stemmer allerede i slutningen af 1800-tallet, forhindrede det naturligvis ikke historierne i at sprede sig yderligere og anspore endnu flere observationer, selv i andre lande.

Faktisk var det denne virale tendens, der holdt hele bølgen ved lige, med datidens aviser som bærende medie. Denne „formel" er på mange måder lige så gældende i dag som dengang, bare med en meget større og mere visuelt orienteret udbredelsesfaktor.



En af de mere kendte luftskibsillustrationer fra 1896-97 bølgen, trykt i The Chicago Times-Herald, 12. april 1897.

Umiddelbart kan det måske være svært at se, hvad der var så fantastisk eller mystisk ved 1896-97 bølgen. På det tidspunkt havde der allerede fløjet forskellige typer bemandede balloner rundt på himlen i mere end et århundrede, og det første luftskib var lettet fra jorden over 10 år forinden. Men dét folk observerede i USA var alligevel specielt af andre årsager. Luftskibe var dengang typisk aflange eller cigarformede, lettere-end-luft-fartøjer og var i princippet bare en styrbar udvidelse af ballonen – og de fleste af beretningerne fra 1896-97 bølgen indeholder da også denne mere konventionelle beskrivelse. Den afgørende forskel var dog, at disse kunne lave manøvrer, som på det tidspunkt, i hvert fald ikke officielt, var mulige. Derfor var det helt store emne, når de optrådte i aviserne, at nogen et eller andet sted havde „knækket aviationens kode". Samtidig må man dog konkludere, på trods af at aviserne typisk talte om luftskib*et*, at der i givet fald har været tale om mere end et, da der findes eksempler på observationer fra vidt forskellige dele af landet inden for samme tidsramme.

Efterhånden, som vi bevæger os op igennem det 20. århundrede, begynder der at flyve flere og flere ting rundt på himlen (herunder gradvist mere avancerede luftskibe), men observationerne af „mystiske luftskibe" fortsætter mange år fremefter – omend i en lidt anden kontekst.

I 1909 var der eksempelvis store bølger i både England og New Zealand, hvor tusindvis af vidner mente, at de så tyske Zeppelinere flyve rundt på himlen. Situationen her var således noget anderledes end i USA i '96-97, eftersom det, folk så, passede mere med fartøjer, man nu vidste eksisterede. Der var også et større element af panik til stede, i og med at observationerne forstærkede en udbredt frygt om en forestående tysk invasion. Denne frygt var i høj grad ansporet af tidens politiske debat, og aviserne gjorde deres for at puste yderligere til ilden.

Spekulationerne og retorikken tilspidsede særligt omkring sommeren 1909, i takt med at England optrappede deres forsvarsindsats (dog ikke på grund af frygt for en decideret luftskibsinvasion).

I august 1909 opstod der, tilsyneladende uafhængigt af de mange observationer i New Zealand, en lignende, mindre bølge i Australien. Her var forinden gået et rygte om, at en lokal opfinder havde bygget verdens første tungere-end-luft-luftskib, og flere påstod efterfølgende at have set denne maskine flyve omkring om natten. Observationerne døde i det her tilfælde ud efter blot en uge, og de fleste lader til at have været misidentifikationer af forskellig art.

Der er findes andre eksempler fra årene frem til og under Første Verdenskrig, hvor spekulationerne fra de fleste landes side gik på, at det var tyskerne, der stod bag (frygten gik faktisk begge veje, da også tyskerne oplevede lignende sager). Dette blev dog aldrig bevist – tværtimod var teknologien ikke langt nok fremme til, at luftskibe kunne have været brugt i så stor stil og til så komplicerede formål, som observationerne lagde op til.

Men spekulationerne gik frem og tilbage, også i de danske aviser, hvor vi har flere eksempler på „luftskibsfeber". De fleste af disse er sporadisk optrædende artikler oversat fra udenlandske aviser og bragt i agurketiden, men jeg har fundet referencer til blandt andet den senere engelske bølge af „spøgelsesluftskibe" fra 1912-13 i Alfred Nervø's Krigen i Luften fra 1915.

Det store gennembrud kom dog først i 1970erne, da den danske ufohistoriker Willy Wegner opdagede en på det tidspunkt fuldstændig ukendt/glemt dansk luftskibsbølge. Bølgen fandt sted lige op til og efter Tunguska-episoden i 1908, hvor nattehimlen i Danmark var oplyst i flere dage (uden at folk på det tidspunkt vidste hvorfor).

Selve observationerne begrænsede sig til det nordlige Jylland (primært Vendsyssel-området) og var meget rige på de detaljer, vi kender fra lignende historier i andre lande. Beskrivelsen af 1908-luftskibet er dog noget anderledes end den typiske Zeppeliner, eftersom flere vidner faktisk beskrev det som et stort, aflangt, mekanisk udseende fartøj med vinger ligesom en fugl.

Willy Wegner lagde efterfølgende meget energi i at efterforske disse observationer, blandt andet ved at undersøge samtlige luftskibe, der kunne have været i luften i den givne periode. Ingen af disse var dog mulige kandidater, primært fordi de befandt sig mange hundrede eller tusinde kilometer væk på observationstidspunkterne. Men selv om det var lykkedes at finde en mulig synder, så passede beskrivelsen af det bevingede luftskib som sagt ikke med dem, man dengang (eller i dag for den sags skyld) kendte til fra Frankrig, England og Tyskland. Dette er blot et eksempel på, at der stadig findes uforklarede elementer i flere af disse sager.

Udover at være enormt interessant i sig selv, så fik Willy Wegners opdagelse mig også til at tænke lidt mere målrettet i forhold til at opstøve denne type historier. Den første artikel om 1908-luftskibet, vi i dag kender til, blev bragt på dagen for Tunguska-episoden og kan derfor ikke have været ansporet af de såkaldt "lyse nætter", der var forårsaget af eksplosionen. Men det kan have været en faktor i forbindelse med flere af de efterfølgende observationer, eftersom det var et fænomen, der fangede folks opmærksomhed, blev dækket i flere aviser og generelt gjorde, at mange havde blikket rettet opad.
Jeg tænkte derfor, at der kunne være andre, lignende perioder, der var lige så oplagte at undersøge for ufosager. Det fik mig til at gå i gang med en række aviser for året 1910, der som nævnt i begyndelsen af denne artikel var et stort år for aktivitet på himlen. Og rigtigt nok, så fandt jeg efter ganske kort tid de første eksempler på observationer af „mystiske luftskibe" over Danmark. Jeg vil nu opridse disse, og forsøge at skabe et overblik, samt åbne op for flere mulige forklaringer.

Luftskibet der kom ind fra kulden



Et dejligt „Luftskib".

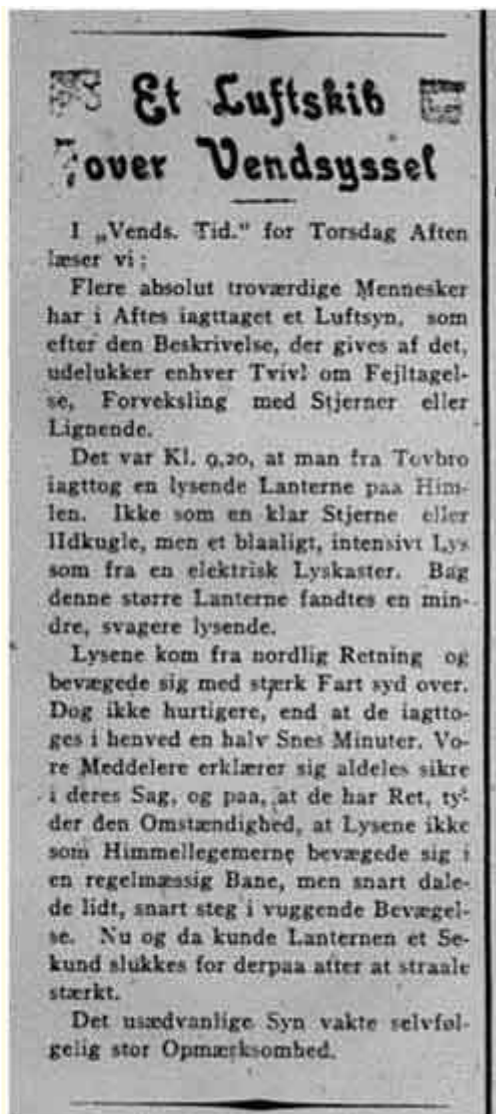
I Anledning af Meddelelsen om, at en Del Personer i Time paa Jæderen skal have iagttaget et Luftskib, har en paalidelig Mand konfereret med flere af de Personer, som sammen med vedkommende Meddeler iagttog Fænomenet.

De er overbeviste om, at det skyldes en Stjerne, som paa Grund af Skymasserne fortonede sig som Lyskaster.

Lignende Fænomener har tidligere ofte været iagttaget.

Notits fra Fyens Stiftstidende, en af de få aviser dengang der ikke anvendte gotisk typeskrift, 5. januar 1910. Jeg har mistanke om, at selve valget af ordet „dejligt", ikke er tilfældigt, da mange af de udenlandske aviser netop brugte beskrivelser som „wonderful" og „lovely" i forbindelse luftskibsartikler.

Som tidligere nævnt udgør de luftskibsobservationer, jeg har fundet, i sig selv kun lige knap en minibølge, men der findes sikkert endnu flere sager, også fra vores nabolande, som enten ikke er blevet opdaget, eller som jeg bare ikke kender til, og som vil kunne udvide synet på dette.
De danske sager optræder således i begyndelsen frem til midten af januar, men allerede fra starten af blev jeg klar over, at de på en eller anden måde måtte hænge sammen med en observation fra Norge, der fandt sted kort efter nytår, mandag den 3. januar 1910. De tidligste rapporter herom dukkede op i den danske presse allerede dagen efter selve observationen, den 4. januar, og indtil videre har jeg fundet artikler i *Aftenbladet*, *Fyns Social-Demokrat*, *Fyens Stiftstidende*, *Aalborg Stiftstidende* og *Jyllands Posten*. Det er ordret den samme beskrivelse, man finder i alle disse aviser, hvilket tilsyneladende skyldes, at alle har modtaget det samme telegram fra Ritzaus Bureau:
Fra Kristiania (Oslo) telegraferes, at et luftskib i gaar aftes ved 7-tiden saas bevæge sig over Jæderen. Det blev iagttaget af en mængde mennesker på flere steder. Selve luftskibet kunde ikke ses, da det var mørkt, men man saa den ***stærkt lysende lanterne, som var anbragt paa det, og som lyste saa kraftigt som elektrisk lys****. Luftskibet var, saa vidt man kunde skønne, under fuld styring. Det var stjærneklart, og luftskibet saas først bevæge sig med sagte fart ind over landet, og senere foretog det en manøvre lige over kysten. Man saa det sænke sig helt ned til havet, hvorefter det atter steg til samme højde som tidligere. Derpaa fortsatte det vestpaa udover havet, hele tiden bevægende sig imod vinden. Fra Time iagttog man skibet i ca. tre kvarter.*
„Jæderen" er det vi i dag kender som Jæren, det naturområde i det sydvestlige Norge, hvor blandt andet Stavanger ligger. Den omtalte „Time", er en af Jærens kommuner, med beliggenhed et par kilometer fra kysten.
Allerede dagen efter, onsdag den 5. Januar, finder man en enslydende notits i både *Aftenbladet* og *Fyns Social-Demokrat*, om at luftskibet slet ikke var et luftskib alligevel, men derimod en stjerne, som *„..paa grund af skymasserne fortonede sig som lyskaster*". Hvis dette virkelig er forklaringen, hænger det i så fald ikke helt sammen med den tidligere information om, at det skulle have været stjerneklart på observationstidspunktet. Men det bliver også nævnt, at personen, der meddelte observationen, måske ikke har været helt pålidelig, eftersom flere af hans medobservatører synes enige i denne mere skeptiske konklusion. Samme dag bliver den oprindelige rapport, inklusive opfølgning, nævnt i *Bornholms Tidende*.



Et Luftskib over Vendsyssel

I „Vends. Tid." for Torsdag Aften læser vi:

Flere absolut troværdige Mennesker har i Aftes iagttaget et Luftsyn, som efter den Beskrivelse, der gives af det, udelukker enhver Tvivl om Fejltagelse, Forveksling med Stjerner eller Lignende.

Det var Kl. 9,20, at man fra Tovbro iagttog en lysende Lanterne paa Himlen. Ikke som en klar Stjerne eller Ildkugle, men et blaaligt, intensivt Lys som fra en elektrisk Lyskaster. Bag denne større Lanterne fandtes en mindre, svagere lysende.

Lysene kom fra nordlig Retning og bevægede sig med stærk Fart syd over. Dog ikke hurtigere, end at de iagttoges i henved en halv Snes Minutter. Vore Meddelere erklærer sig aldeles sikre i deres Sag, og paa, at de har Ret, tyder den Omstændighed, at Lysene ikke som Himmellegemerne bevægede sig i en regelmæssig Bane, men snart dalede lidt, snart steg i vuggende Bevægelse. Nu og da kunde Lanternen et Sekund slukkes for derpaa atter at straale stærkt.

Det usædvanlige Syn vakte selvfølgelig stor Opmærksomhed.

Artiklen fra Vendsyssel Tidende bragt i Fyens Stiftstidende, mandag den 10. januar 1910.

Hvor fornuftig ovenstående forklaring end måtte være, så dukkede luftskibet tilsyneladende op i Danmark øjeblikkeligt herefter. Den første observation fandt nemlig sted den 5. januar i Vendsyssel (der også i 1908 havde besøg af mystiske luftskibe), og i *Vendsyssel Tidende* fra torsdag den 6. januar, finder vi en artikel herom:

Flere absolut troværdige mennesker har i aftes iagttaget et luftsyn, som efter den beskrivelse, der gives af det, udelukker enhver tvivl om fejltagelse, forvexling med stjerner eller lignende. Det var kl. 9:20, at man fra Toubro iagttog en lysende lanterne paa himlen. Ikke som en klar stjerne eller ildkugle, ***men et blaaligt, intensivt lys, som fra en elektrisk lyskaster****. Bag denne større lanterne fandtes en mindre, svagere lysende. Lysende kom fra nordlig retning og bevægede sig med stærk fart sydover. Dog ikke hurtigere, end at de iagttoges i henved en halv snes minutter. Vore meddelere erklærer sig aldeles sikre i deres sag, og paa, at de har ret, tyder den omstændighed, at lysene ikke som himmellegemerne bevægede sig i en regelmæssig bane, men snart dalede lidt, snart steg i vuggende bevægelse. Nu og da kunde lanternen et sekund slukkes, for derpaa atter at straale stærkt. Det usædvanlige syn vakte selvfølgelig stor opmærksomhed. - Det ville glæde os at modtage meddelelse fra andre egne hvor det maatte være set.*

Da observationen fandt sted om aftenen, kan det umiddelbart virke misvisende at skrive 9:20 i stedet for 21:20. Men forklaringen skal findes i, at Danmark først officielt gik over til at bruge militærtid (dvs. 24 timers uret) i 1916. Aviserne kunne derfor stadig finde på at bruge begge tidsangivelser i 1910. Artiklen røber desuden, at man nok har haft kendskab til sagen fra Norge, eftersom det bliver understreget, at der absolut ingen mulighed var for, at det her observerede fænomen kunne have været en stjerne eller lignende.

Artiklen fra Vendsyssel Tidende bliver også trykt den efterfølgende mandag i *Fyens Stiftstidende*. Samme avis kan to dage efter (12. januar) berette, at der nu også er blevet set „et luftskib i øst":

Flere meddelere fortæller os, at der i aftes på den østlige himmel blev observeret et ganske interessant fænomen. Hvad det egentlig var, vil sikkert ikke blive opklaret, men det lignede et stort luftskib ***med flere lanterner, alle stærkt lysende, og med en mand i kurven****. Fænomenet viste sig først mellem kl. 7 og 8 og mellem kl. 11 og 12, og da der paa de tidspunkter ikke var stjerner synlige på himlen, vil forklaringen paa „fænomenet" sikkert frembyde overraskelser.*



Et Luftskib i Øst?

Flere Meddelere fortæller os, at der i Aftes paa den østlige Himmel blev observeret et ganske interessant Fænomen. Hvad det egentlig var, vil sikkert ikke blive opklaret, men det lignede et stort Luftskib med flere Lanterner, alle stærkt lysende, og med en Mand i Kurven.

Fænomenet viste sig baade mellem Kl. 7 og 8 og mellem Kl. 11 og 12, og da der paa de Tidspunkter ikke var Stjerner synlige paa Himlen, vil Forklaringen paa „Fænomenet" sikkert frembyde Overraskelser.

Igen udelukkes stjerner som mulig misidentifikationsårsag, og med disse observationer fornemmer man da også langt flere detaljer end i de foregående. Denne gang er der tilmed observeret en mand i luftskibets kurv. Hvor „øst" nærmere bestemt skulle befinde sig i forhold til, melder artiklen til gengæld intet om, men i en artikel fra Aftenbladet, onsdag den 14. januar, bliver det nævnt, at observationen fandt sted på Fyn, så der menes tilsyneladende øst for Odense:

Mystisk Luftskib over Fyen - Hvornaar kommer forklaringen?

Luftskibsfænomenerne spøger stadig. Snart ses der lanterner højt oppe i luften over Vendsyssel, snart på Fyen.

Herefter gentages artiklen fra Fyens Stiftstidende ordret. Denne artikel springer således et vigtigt led over, nemlig den „oprindelige" observation fra Jæren, hvilket er lidt underligt, da Aftenbladet var en af de første aviser til at skrive om observationen og den efterfølgende opklaring.

Herefter har jeg ikke kunnet finde flere observationer fra Danmark. Men historien ender alligevel ikke helt her.

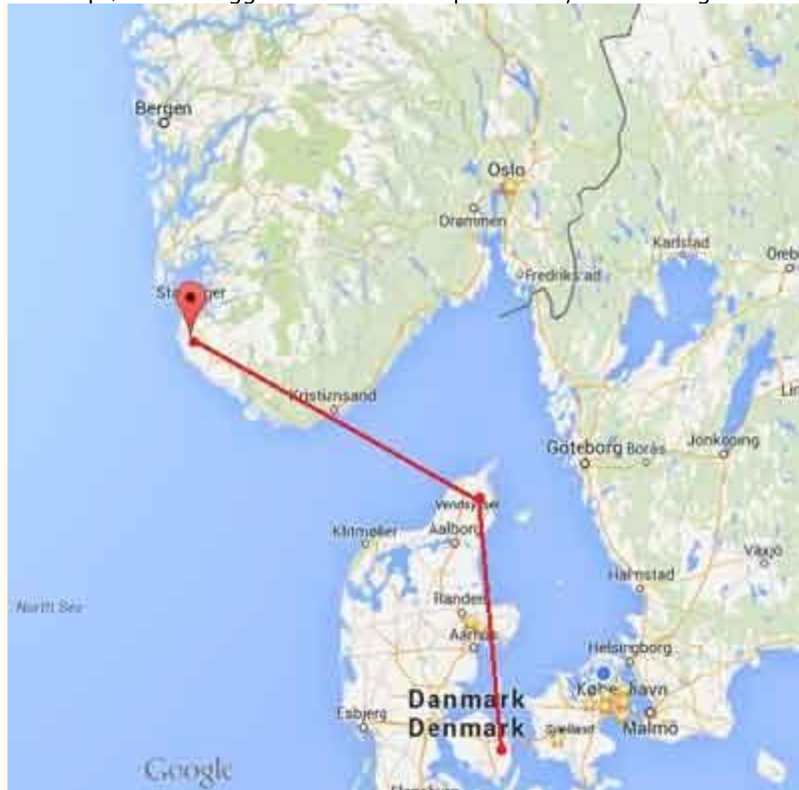
Hvad var luftskibet?

Der er for mig at se – uafhængigt af, om luftskibet var en fysisk realitet, eller „bare" en smitsom historie der fik ben at gå på – en klar rød tråd at spore fra den første norske observation til „luftskibet i øst". Hvis man følger historien fra artikel til artikel, samtidig med at man tegner en mulig rute på et kort, ser det således ud:

- Historien fra Norge kommer *Ritzaus Bureau* for øre, samme aften som observationen sker (3. januar) og bliver trykt i blandt andet danske *Aftenbladet* allerede dagen efter, 4. januar.
- Andre aviser får færten af historien, men allerede dagen efter (onsdag den 5. januar) udkommer en opklarende artikel i *Aftenbladet*, såvel som *Fyns Social-Demokrat*, der afviser, at der var tale om et luftskib.

- Samme aften bliver et luftskib observeret i Vendsyssel. Historien trykkes i *Vendsyssel Tidende* dagen efter (6. januar).
- Mandag den 10. bliver denne artikel bragt i *Fyens Stiftstidende*. To dage efter kan avisen bringe en artikel om en observation af et luftskib på Fyn.

Hvis vi prøver at lægge denne rute ind på et kort, ser det nogenlunde sådan ud:



Det lader ikke umiddelbart til at være en umulig rute. Og i 1910 var der endnu flere luftskibe end i 1908, der kunne have foretaget en sådan overflyvning. Men dette betyder samtidig ikke, at der på dette tidspunkt var så meget lufttrafik over Danmark og Norge, at man bare kunne kigge op på et tilfældigt tidspunkt og forvente at se et luftskib flyve forbi. Disse fartøjers ruter var ofte annonceret på forhånd, og aviserne skulle nok sørge for store artikler i dagene op til og efter.

Det er i den forbindelse ikke lykkedes mig at finde nogen indikationer på, at der skulle have været foretaget nogen officielle overflyvninger af luftskibe i begyndelsen af januar 1910. Jeg forsøgte derfor, om jeg kunne belyse en eventuel kandidat for observationerne ved at stykke informationer sammen både fra internettet og diverse bøger i Forsvarets Bibliotek. Den tætteste jeg i den forbindelse er kommet, er *Gross-Basenach*s M III luftskib, hvis første flyvetur fandt sted 31. januar 1909. Der blev også bygget en model M IIIb, der første gang lettede den 10. januar 1910. Men hvor god timingen så end måtte synes, så lader ingen af de to luftskibe til at have bevæget sig uden for Tysklands grænser og kan derfor ikke have været synderne.

Det kan selvfølgelig på ingen måde udelukkes, at der har været foretaget diverse hemmelige overflyvninger af andre fartøjer, og at disse kan have været årsagen til de norsk-danske observationer. Natflyvninger med luftskibe ud fra militært gøremål blev faktisk foretaget allerede dengang. Men uanset, hvem der i så fald har stået bag overflyvningerne, kan man godt undre sig over, at de ikke har været mere forsigtige i deres fremfærd.

Det er naturligvis klart, at det til den slags formål kan være praktisk at have et sæt gode lyskastere på sit fartøj, men hvorfor ligefrem annoncere sin tilstedeværelse så åbenlyst, som det fremgår i artiklerne? Det er lidt det samme spørgsmål, man ofte kan stille om moderne ufoer.

Ideen om uannoncerede overflyvninger er beslægtet med en lignende ide, nemlig at en privat opfinder kunne have afprøvet sit luftskib i det norsk/danske luftrum. Opfinderhypotesen blev, som jeg tidligere har hentydet til, fremsat i flere amerikanske aviser allerede under 1896-97 bølgen og opstod på et tidspunkt, hvor næsten alle USA's større byer havde mindst et selvbestaltet geni, der påstod at være på kanten af at realisere sin nye flyvende vidundermaskine. Disse historier var dog for det meste varm luft, der i nogle tilfælde udviklede sig til regulære svindelnumre. Enkelte må forblive uopklarede.

Ser man i øvrigt lidt mere overordnet på historierne, er det tydeligt, at de i høj grad var inspireret af en af tidens store science fiction-trends: „gale opfindere" og deres maskiner. Der er dog tilsyneladende ikke nogen spor af samme tendens i dansk sammenhæng. I 1910 var opfinder-hypotesen desuden ikke helt så „mystisk" længere, eftersom der nu eksisterede mange forskellige flyvende maskiner, herunder luftskibe, der næsten dagligt skabte overskrifter. Sagt på en lidt anden måde, så er der rent objektivt set et minimalt omfang af „mystik" tilknyttet de norsk-danske sager fra 1910.

Hvad er det da, der gør, at disse observationer alligevel ender med at blive opfattet som usædvanlige? Med hensyn til observationen på Jæren er det interessant, at det antages, at der er tale om et luftskib, selv om det rapporteres, at det faktisk var for mørkt til at se andet end lyset derfra.

Lige fra begyndelsen havde jeg derfor en fornemmelse af, at observationen kunne have været „inspireret" af en temmelig kendt, forudgående historie. Timingen virkede alt for oplagt til andet. Jeg besluttede mig for at undersøge denne mulighed nærmere, og kontaktede Ole Jonny Brænne fra UFO-Norge, der bekræftede min mistanke. Ole Jonny kendte i forvejen til observationen fra Jæren og har samlet en lang række andre norske artikler der relaterer til den, heriblandt denne notits fra Skotfos Avis nytårsaftensdag 1909:

En ny flyvemaskine. Den bedste i verden.

Fra New York telegraferes: En hemmelighedsfuld flyvemaskine, bemandet med 3 personer og ***forsynet med en vældig lyskaster****, har i den senere tid manøvrert over nogen byer i Massachusets Flere tusen personer har set maskinen, som har vakt megen opsigt.*

Det, der her beskrives, er hvad der senere blev afsløret som et af aviationshistoriens største svindelnumre, begået af den amerikanske forretningsmand Wallace Tillinghast.

Hans annoncering af det første fuldt funktionelle, tungere-end-luft-fartøj, der kunne krydse stater, og hans påstande om over flere omgange at have fløjet dette frem og tilbage imellem Massachusetts og New York i ly af mørket, ansporede en stor mængde observationer i USA – særligt i New England området. I virkeligheden eksisterede et sådant fartøj ikke, men observationerne fortsatte alligevel – i øvrigt parallelt med de danske – indtil midten af januar 1910. Jeg har endnu ikke set nogen tegn på, at de danske aviser var bekendte med Tillinghast-affæren, men vi ved nu til gengæld, at de norske var. Og det kan man jo godt forestille sig har haft indflydelse observationen i Jæren, særligt fordi den finder sted så få dage, efter notitsen om Tillinghast-fartøjet bliver bragt i Skotfos Avis.

Andre mulige forklaringer

Ideen om, at bestemte stjerner eller planeter kunne have ansporet de norsk-danske observationer, er bestemt heller ikke udelukket. Vi ved nu blandt andet, at en så stor en del af observationerne fra 1896-97 bølgen passer med perioder, hvor Venus stod klart på himlen, at der næppe kan være tale om et tilfælde. Det er dog langt fra lige så let at forklare alle observationer på denne måde, da der også er perioder, hvor Venus har været allermest tydelig, hvorfra vi næsten ingen sager har. I opfølgningsartiklen fra Jæren nævnes det dog specifikt, at det var en (ikke nærmere bestemt) stjerne, der var årsag til misidentifikationen. I artiklen om observationen i Vendsyssel bliver der gjort meget ud af at understrege, at dette ikke kunne have været tilfældet.

Når vi kigger konkret på observationerne, så kan vi konkludere, at Venus lyste meget kraftigt i begyndelsen til midten af januar og derfor sagtens kan have spillet ind. I forbindelse med observationen i Vendsyssel den 5. januar lader det dog ikke til, at der var nogen lige så stærkt lysende himmellegemer at se i den angivne retning på det tidspunkt.



Luftskibshumor fra Aftenbladet i 1910: „Det lille der højt oppe, det er et luftskib! – Hurra! Nu kommer det nærmere! – Av for satan, det var en brems!!!"

Under den ene af observationerne på Fyn den 11. januar stod nordhimlens klareste stjerne, Arcturus, til gengæld op mod øst omkring kl. 23:30, og Jupiter stod op kort efter midnat. Artiklen nævner godt nok, at der på dette tidspunkt ikke var nogen stjerner synlige, hvilket man må gå ud fra betyder, at der har været overskyet. Men netop disse to kraftigt lysende himmellegemer kan sagtens have lyst igennem et let skydække, der ellers ville have skjult de fleste andre stjerner og planeter.

Artiklen nævner ikke noget om, hvordan det var muligt at iagttage både en kurv og en dertilhørende skikkelse under de givne forhold, men uden data, såsom hvor langt væk luftskibet blev vurderet til at befinde sig, er det svært at komme med en yderligere vurdering. Under alle omstændigheder adskiller denne observation sig markant fra de tidligere.

Der var også et par andre ting på himlen i januar, der umiddelbart kunne have været mulige luftskibskandidater. Faktisk har jeg fundet et påvist tilfælde af misidentifikation, der viser, at idéen om luftskibet ikke døde ud lige med det samme. Den 24. januar bringer Vendsyssel Tidende eksempelvis et brev fra en læser, der aftenen forinden kiggede op mod himlen og fik sig lidt af en overraskelse:

I aftes, da jeg gik hen for at besøge min nabo, kom jeg til at se op mod den klare, dybblaa, maanebelyste stjernehimmel og saa der et storslaaet syn. Oppe paa den sydvestlige himmel saa jeg Venus straale. Et stykke til højre steg en lang, lysende straale op fra en sky. Jeg blev staaende lidt for at se, om jeg kunde opdage, hvorfra det mærkelige fænomen havde sit udspring. ***Jeg troede først, at det maaske kunde være straalerne fra en lyskaster fra et luftskib****. Men straks saa jeg under skyen en ildrød stjerne, hvorfra skæret syntes at udgaa. Og rigtigt. Straks skiltes skyen, og jeg saa en komet, hvis lange, lysende hale pegede op mod himlen, som nu antog en farve som en sommermorgen, naar solen lige skal til at staa op bag det taagebelagte hav.*

Den her omtalte komet kan ikke have været Halleys Komet, der på det tidspunkt endnu ikke kunne ses på himlen. Det har i stedet med al sandsynlighed været dagslyskometen *C/1910 A1*, også kaldet „den store januar komet af 1910". Tilbage i 1910 blev denne dog omtalt som Innes Komet efter dens opdager, den skotske astronom Robert T. A. Innes.

Selv om vi har mange overleveringer fra folk, der mente at have oplevet Halleys Komet tilbage i 1910, har det faktisk vist sig, at det i flere af tilfældene var *C/1910 A1*, folk havde set. Fordi Halleys Komet er den mest populære, måske ikke mindst på grund af navnet, er det den, folk husker, men *C/1910 A1* var faktisk synlig lang tid før Halleys Komet og også langt mere markant på himlen. Da kometen var allermest tydelig, overstrålede den selveste Venus og er derfor en oplagt kandidat. *C/1910 A1* blev dog først observeret den 17. januar og kan derfor ikke medregnes som årsag til vores norsk-danske observationer.
Lad os nu endelig vende fokus mod detaljen om de famøse lyskastere, der går igen og igen i langt de fleste observationer af mystiske luftskibe – ja, selv i ovenstående læserbrev. I den danske bølge fra 1908 udgør de en markant del af den samlede beskrivelse.
I 1896-97 observationer var lyskasterne også et hovedpunkt og blev ofte omtalt som „mystiske", og i stort set alle af de efterfølgende bølger bliver de tildelt lignende adjektiver. Beskrivelserne af kraftige, elektriske lyskastere afslører noget ret gennemgående for observationer af uidentificerede luftskibe verden over – nemlig at langt størstedelen har fundet sted efter mørkets frembrud (under den New Zealandske bølge af 1909 foregik størstedelen af observationerne dog om dagen). På den måde fordeler sagerne sig meget som moderne ufosager, hvor de fleste observationer i princippet bare omhandler lys på nattehimlen.
Det er også bemærkelsesværdigt, at disse fantastiske lyskastere ikke nævnes i nogen af de mange bøger om luftskibe, jeg hidtil har haft fingrene i. Ikke dermed sagt at de ikke har eksisteret, men det bliver bare ikke nævnt som standardudstyr på hverken den ene eller anden luftskibsmodel. Hvorfor hører vi så om det så ofte i luftskibssager og stort set kun i disse sager? Hvorfor skulle en lyskaster nødvendigvis komme fra et luftskib og ikke fra fx en ballon, når det alligevel oftest kun er selve lyset, der er blevet observeret?
Det er op til den enkelte at konkludere, hvad dette måtte betyde – og der er ingen tvivl om, at der må have været visse lyskilder (Venus, Jupiter m.m.) til stede samtidig – men det viser efter min mening, at der har hersket en forudindtaget idé om, at luftskibe og kraftige lyskastere nødvendigvis hænger sammen. Man kan forestille sig, hvordan denne idé gradvist er blevet ”reproduceret” over årene og har skabt en slags forventning eller „observationstrend", der har spredt sig over hele verden – uden folk nødvendigvis har været bevidste herom. Se i øvrigt min anmeldelse af Nigel Watsons bog, hvor jeg også kommer ind på denne diskussion.
Afslutningsvis bør vi komme ind på et i ufologisk sammenhæng relevant spørgsmål: Var der da slet intet grundlag for i 1910 at betragte de uidentificerede luftskibe som udenjordiske rumfartøjer? Der findes trods alt flere tidligere eksempler på sager fra USA, der blev diskuteret inden for denne kontekst allerede på observationstidspunktet.
Faktisk må der have været et vist element af rumvæsensspekulation til stede i den danske bevidsthed dengang. Lige siden Giovanni Schiaparelli i 1877 annoncerede, at han havde observeret kanaler på Mars, havde nemlig debatten kørt verden over, herunder i de danske aviser. I begyndelsen af 1900-tallet var der endvidere stort mediefokus på en række mystiske lysglimt fra Mars, som blev kørt op til at være signaler fra planetens beboere.
I 1909 var der exceptionelt mange artikler i de danske aviser om disse påståede lyssignaler og deres „afsendere". Der skete dog efterfølgende det, at der i begyndelsen af januar 1910 udkom en række nye billeder af Mars' overflade, der for de fleste astronomer blev bevis på, at kanalerne var optiske bedrag.
Man kan i de danske aviser finde flere artikler fra 1. og 2. januar om disse nye opdagelser, der samtidig bakker op om denne officielle grundholdning. Så selv om den norsk-danske bølge potentielt kunne have påtaget sig en udenjordisk dimension, var incitamentet for denne slags spekulationer det laveste, det havde været i mange år. Jeg tror dog personligt selv, at det bare er et spørgsmål om tid, før vi finder det første bevis på, at rumskibshypotesen også eksisterede i Danmark dengang.

Kilder

- Arts, Steven A.: *Airship Hysteria in Mid-1890's America* (Nexus Magazine 5, 2013)
- Bartholomew, Robert: *The Illinois UFO Mania of 1897* (REALL Newsletter 3, 1998)
- Clarke, David: *Scareships over Britain – The Airship Wave of 1909*, Fortean Studies 6 (1999)
- Cohen, Daniel: *The Great Airship Mystery – A UFO of the 1890's*, Dodd, Mead 1981
- Coleman, Loren: *The Copycat Effect – How the Media and Popular Culture Trigger the Mayhem in Tomorrow's Headlines*, Gallery Books 2004
- Edward Fischer, William: *The Development of Military Night Aviation to 1919*, Air University Press 1998
- Evans, Hilary & Bartholomew, Robert: *Outbreak! The Encyclopedia of Extraordinary Social Behaviour*, Anomalist Books 2009
- Griehl, Manfred & Dressel, Joachim: Zeppelin! *The German Airship Story*, Arms and Armour 1990
- Gross, Loren E.: *Charles Fort, The Fortean Society & Unidentified Flying Objects – A Survey Of The Unidentified Flying Object Mystery From August, 1895, to August, 1947*. Privat Udgivelse 1976
- Knudsen, Ole J.: *Komet Halley – En Brugsanvisning* (UFO-Nyt 1, 1986)
- Menzel, Donald H. & *Taves, Ernest H.: The UFO Enigma*, Doubleday 1977
- Nervø, Alfred: *Krigen I Luften – Luftflaaderne Og Deres Anvendelse I Krigen*, Forlaget V. Pio's Boghandel 1915
- Watson, Nigel: *Phantom Aerial Flaps and Waves*, Magonia Magazine 1987
- Watson, Nigel: *UFO's of the First World War – Phantom Airships, Ballons, Aircraft And Other Mysterious Aerial Phenomena*, The History Press 2015

Herudover diverse artikler (udover de allerede nævnte) fra: *Bornholms avis, Bornholms Social-Demokrat, Bornholms Tidende, Dagbladet, Ekstra Bladet, Fyens Stiftstidende, Fyns Social-demokrat, Fyns tidende, Fyns venstreblad, Horsens Avis, Jyllands Posten, Langelands Social-Demokrat, Lolland Falsters Folketidende, Middelfart Venstreblad, Sorø amtstidende, Thisted Amts Tidende, Vejle Amts Folkeblad, Vendsyssels tidende, Aalborg Amtstidende, Aalborg Stiftstidende* og *Aarhus Stiftstidende*.

Særlig tak til Ole Jonny Brænne fra UFO-Norge og til Karsten Bomholt og Ole Henningsen fra SUFOI for astronomisk assistance.

Læs mere

- Flemming O. Rasmussen: UFO-bølger
- Kim Møller Hansen: UFO-styrt

Bør stå på alles boghylde

***UFO's of the First World War: Phantom Airships, Balloons, Aircraft and Other Mysterious Aerial Phenomena* er udgivet i et forholdsvis lille paperback format og ser umiddelbart ikke ud af meget – men skinnet bedrager. Med en ret lille skrifttype, en længde på over 200 sider og forholdsvis få illustrationer og afbildninger (alle meget interessante) er der tale om en bog af betydelig substans.**

Af Thomas Brisson Jørgensen

Som tilfældet ville det, udkom der, omkring samtidig med at jeg opdagede observationerne af de norsk-danske spøgelsesluftskibe fra 1910, en bog, der afdækker mange lignende sager fra samme periode – nemlig Nigel Watson's *UFO's of the First World War: Phantom Airships, Balloons, Aircraft and Other Mysterious Aerial Phenomena*.

Bogen satte en del ting på plads for mig og bekræftede mig i øvrigt i, at de danske luftskibsobservationer endnu ikke var kendte i ufologiske cirkler. Jeg har efterfølgende haft kontakt med Nigel Watson, gjort ham opmærksom på dem og diskuteret dem i forhold til hans egne sager. Her er det dog udelukkende indholdet af Watson’s bog der skal omtales – og der er rigtig meget at tage fat på.

Nigel Watson har beskæftiget sig med tidlige ufosager i over 30 år, hvilket betyder at *UFO's of the First World War*(herefter UFWW) er et produkt af længere tids indsamling, efterforskning og refleksioner over emnet.

Nogle af sagerne i bogen har optrådt i artikler og publikationer skrevet af Watson (og andre) før, men indgår her som del af en langt større kontekst. Som både bogens titel og undertitel afslører, omhandler UFWW nemlig observationer af uidentificerede flyvende objekter, op til, under og lige efter Første Verdenskrig. Faktisk begynder Watson bogen en del år før krigens udbrud, hvilket giver god mening i forhold til at forklare den tidsalder, som aviationens store gennembrud banede vej for.

Jeg er i min egen artikel 1910 - Blandt Kometer og Luftskibe kommet ind på dette i grove træk, men UFWW giver et langt større og mere internationalt indblik i, hvad der foregik i perioden, relateret til hver enkelt bølge af observationer og dertilhørende spekulationer. Selv om UFWW mest omhandler sager fra de engelsktalende lande, så finder man også kapitler med observationer fra bl.a. Sydafrika, Norge og Danmark. Med hensyn til Danmark, så er der et helt, om end meget kort, kapitel i bogen, der omhandler den luftskibsbølge fra 1908, som i sin tid blev opdaget af Willy Wegner (der i bogen, uheldigvis, er blevet til Willy *Wagner*).

Da de fleste af observationerne i UFWW finder sted op til og under Første Verdenskrig, er det ikke tilfældigt, at man finder klare paranoide overtoner i dem, der afslører den generelle frygt, der herskede blandt de forskellige landes befolkninger.

Særligt i forbindelse med de engelske sager fornemmer man nærmest en slags desperation. Dette skyldes i høj grad, at England, der igennem det meste af historien havde nydt væsentlig beskyttelse fra omkringliggende, fjendtlige nationer, nu stod overfor en helt ny trussel der fulgte med flyveteknologiens hurtige udvikling.

Invasion og angreb fra luften var tættere end nogensinde på at være en skræmmende realitet, hvor man før hovedsageligt havde skullet forholde sig til fjender, der kom via de omkringliggende vande. Men selv om frygten således ikke var helt ubegrundet, er der ingen tvivl om, at meget af det, der blev observeret i perioden, simpelthen var for mange år fremme i tiden til at kunne være en realitet.

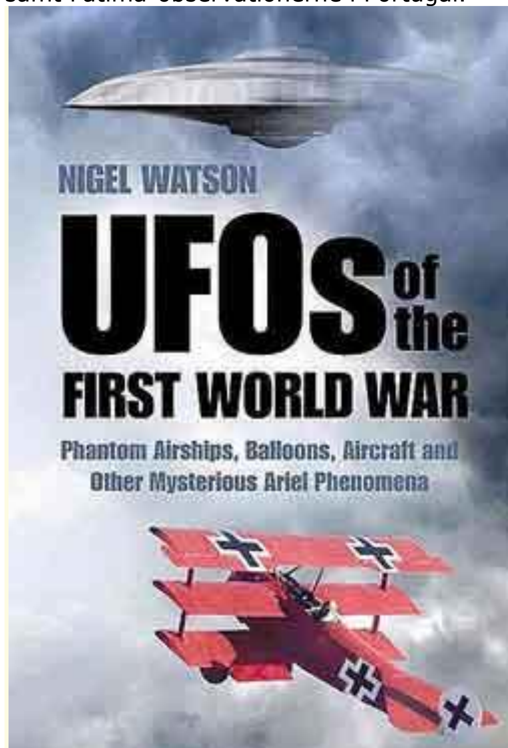
Derfor må man til dels konkludere (hvilket Watson også gør), at der herskede en slags massehysteri eller social panik, der igen ledte til flere observationer og rygter. Og netop her tilføjer Watson en ret vigtig dimension til studiet af ufoer fra perioden. For en ting er, at vi har at gøre med et interessant emne, som man endda i flere tilfælde kan more sig over. Det mere alvorlige aspekt af samme er, hvordan observationerne af diverse flyvende objekter var med til at forværre i forvejen tilspidsede situationer. Watson bringer flere eksempler på sidstnævnte igennem bogen og viser faktisk, hvordan den panik, der opstod omkring visse observationer, var direkte med til at starte krigen. Det burde give stof til eftertanke.

Man fornemmer i det hele taget, som bogen skrider frem, hvordan detaljer, reaktioner og narrativer går igen på tværs af observationer og historier fra de forskellige lande.

Et af de elementer, der konstant dukker op, er de notoriske „kraftige søgelys“, primært tilknyttet luftskibsobservationer (igen, se min føromtalte artikel). Selv om det i sidste ende er muligt, at de fleste af disse lys var fx kraftigt lysende stjerner eller planeter, forstærket af folks forestillinger om hvordan et lys på et luftskib kunne eller burde se ud, er det alligevel fascinerende, hvordan de bliver fremhævet og beskrevet på præcis samme måde, uanset hvorfra observationerne forekommer.

Man kan heller ikke undgå at opfange de mange paralleller til „moderne“ ufoer. Watson præsenterer os både for sager, hvor folk har set skikkelser i de observerede fartøjer, for historier om landinger og nedstyrtninger og sågar for spekulationer om besøg fra andre planeter, der blev trykt i aviserne i perioden. Alt i alt har sagerne stort set samtlige af de grundsten, man finder i den moderne ufomyte. Derudover får man en god fornemmelse for, at observationerne inddeler sig på samme måde som senere ufosager i forhold til observationstidspunkt, spredning og type.

Som et supplement til den overordnede røde tråd af sager om spøgelsesluftskibe, flyvemaskiner og balloner kommer Nigel Watson også kort ind på mere unikke elementer i UFWW. Blandt andet fremhæver han en bølge af „spøgelsesbiler" fra Tyskland, forskellige afskygninger af den udbredte krigslegende om „Englene fra Mons" samt Fatima-observationerne i Portugal.



Nigel Watson: *UFO's of the First World War: Phantom Airships, Balloons, Aircraft and Other Mysterious Aerial Phenomena*, 224 sider, The History Press 2015

Herudover har Watson (eller hans forelægger) også valgt at inkludere en udredelse af den påståede (men bevist usande) historie om Den Røde Baron's nedskydning af en flyvende tallerken i 1917 og et par andre myter, der først opstod langt efter Kenneth Arnold's observation i 1947. Det giver lidt variation i forhold til mange bogens andre sager, men kunne for min skyld lige så godt have været udeladt.

En ting man i øvrigt kunne have ønsket sig, var en lidt mere global vinkel på fænomenet. Som tidligere nævnt er det primært observationer fra engelsktalende og europæiske lande, der optræder i bogen. Dette skyldes uden tvivl, til dels, en generel sprogbarriere, da der med ret stor sikkerhed vil findes lignende sager fra Kina, Japan, m.v., der bare aldrig har „fundet vej" ud af de respektive lande. Dette skal ikke forstås som en kritik af Watson, men mere en observation og et ønske fra min side af, vedrørende fremtidige studier af emnet.

Bogen slutter ret brat, og selv om man ikke er i tvivl om, at Watson hælder til den mere psykosociale skole inden for ufologien, prøver han ikke på noget tidspunkt at proppe en standard forklaringsmodel ned over det samlede sagskompleks. I den forstand lader det til, at han har ønsket, at bogen skullet fungere som en slags casebook rettet mod en bredere læserskare.

Med hensyn til det rent formmæssige er *UFO's of the First World War: Phantom Airships, Balloons, Aircraft and Other Mysterious Aerial Phenomena* udgivet i et forholdsvis lille paperback format og ser umiddelbart ikke ud af meget – men skinnet bedrager. Med en ret lille skrifttype, en længde på over 200 sider og forholdsvis få illustrationer og afbildninger (alle meget interessante) er der tale om en bog af betydelig substans.

Kapitlerne er placeret på en måde, så de forskellige sager fremstår kronologisk, og på grund af en ret stor notesektion, der dokumenterer samtlige anvendte kilder, fungerer bogen derfor også som et slags opslagsværk. Der er ingen tvivl om, at det er en bog, der vil blive refereret til i mange år fremover, når snakken falder på ufoobservationer fra det tidlige 20. århundrede, og den fortjener en plads på hylden hos enhver med en interesse i historiske ufoer, ufomytedannelse og tilfælde af social panik.